

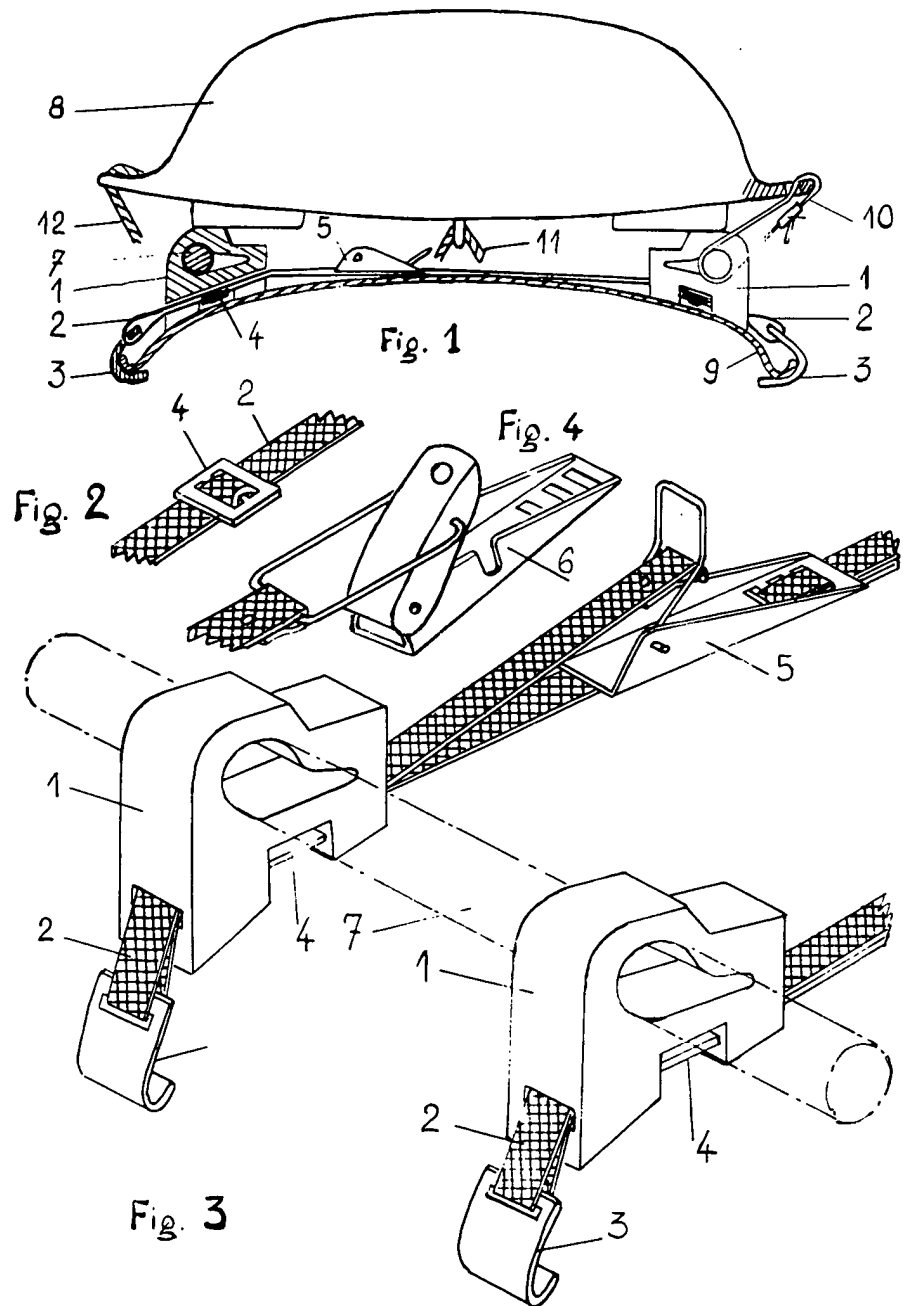
22-2011
329

14

N° 1.392.322

M. Gouget

Pl. unique



MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

SERVICE

à PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

BREVET D'INVENTION

P.V. n° 973.460

N° 1.392.322

Classification internationale :

B 62 d

te embarcation capable de recevoir des espars, pour pavillon de véhicule.

JACQUES MAURICE GOUGET résidant en France (Seine).

Demandé le 6 mai 1964, à 11^h 50^m, à Paris.

Délivré par arrêté du 1^{er} février 1965.

(Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 11 de 1965.)

FRANCE 3/10
DN

Cette invention permet aux usagers ayant un véhicule doté d'un pavillon total ou partiel, présentant vers sa périphérie des points d'accrochage tels que gouttières, feuillures de portes, etc., de poser, tournées au-dessus de ce pavillon, certaines embarcations légères et de les maintenir avec leurs s. en vue de les transporter. On désigne, la description, par espars, les mâts, bômes, aussi, plus généralement, tous accessoires longs que rames, pagaies, tangons, cannes à pêche, etc. Le dispositif présente de nombreux avantages : Il permet, en vue de leur transport, d'installer certaines embarcations et leurs espars, rapidement et sûrement, au-dessus du pavillon des véhicules ;

Il évite l'emploi de remorque porte-bateau ;
Il simplifie le problème du transport des espars en arrimage particulier ;

Il ne nécessite aucune modification du véhicule pour son adaptation, et en ménage le pavillon prenant appui dans les zones les plus favorables ;

Il est de construction simple ;

Il se pose et se retire instantanément. Après, il se ranger facilement dans le véhicule, en tenant peu de place ;

g. Un même dispositif peut s'adapter sur des pavillons de dimensions différentes ou recevoir des embarcations non identiques, en effectuant quelques réglages pour l'ajuster.

Le dispositif est constitué par un ensemble de blocs, en une matière de préférence souple, élastique, ou en plusieurs matériaux, de sangles, de crochets, de butées, de tendeurs rapides permettant en plus d'ajuster la longueur des sangles, de cordages et de courroies.

La figure 1 représente, à titre d'exemple non limitatif, une coque d'embarcation 8 retournée, dont les bancs *b* reposent sur le dispositif, lui-même fixé sur le pavillon 9 d'un véhicule. Des espars 7 traversent le dispositif et s'y trouvent fixés par la pression exercée par la coque sur les blocs 1 en matière élastique. Des courroies 10

solidarisent la coque aux espars solidaires du dispositif, lui-même solidaire du pavillon. De cette façon, la coque et les espars se trouvent indirectement solidaires du véhicule. D'autre part :

Un cordage 11 relie l'extrémité avant de l'embarcation à, par exemple, chacune des extrémités du pare-chocs avant du véhicule ;

Un cordage 12 relie l'extrémité arrière gauche de l'embarcation à, par exemple, l'extrémité droite du pare-choc arrière du véhicule ;

Un cordage 13 relie l'extrémité arrière droite de l'embarcation à, par exemple, l'extrémité gauche du pare-choc arrière du véhicule.

Cet arrimage, à l'aide des cordages 11, 12 et 13 relie :

a. Directement l'embarcation au véhicule et constitue une sécurité pour l'embarcation, tout en prévenant d'éventuels déplacements dans le plan horizontal, de l'embarcation par rapport au pavillon, causés par une adhérence insuffisante des blocs 1 sur le pavillon ;

b. Indirectement les espars au véhicule par l'intermédiaire de l'embarcation et constitue une sécurité pour les espars.

Pour transporter une coque avec deux espars sur un pavillon de véhicule, il faut que le dispositif soit au moins constitué par deux ensembles dont la description va suivre et qui sont disposés entre eux parallèlement. Chaque ensemble va de la gouttière gauche à la gouttière droite du véhicule. On remarque que les espars, en traversant successivement deux blocs contribuent, entre autre, à les maintenir en équilibre (fig. 3).

Un ensemble comprend :

Une sangle ou ruban de nature appropriée, très légèrement élastique dans le cas d'emploi de tendeur des types 5 ou 6, posée sur le pavillon et passant au travers de deux crochets 3 respectivement agrippés par exemple sous les gouttières droites et gauches bordant le pavillon du véhicule. Après être passée dans les crochets, chaque partie de la sangle revient sur elle-même pour aboutir à un tendeur rapide 5. On peut substituer au tendeur 5,

un tendeur 6 d'un autre type (fig. 1) ou tout autre modèle de tendeur ou boucle efficaces. Il est souhaitable de prévoir un dispositif permettant un réglage de la longueur de la sangle pour son adaptation dans le cas de pavillons de différentes largeurs. Sur les figures 3 et 4, une série de trous rectangulaires de la largeur de la sangle, sur le corps des tendeurs, permet, en y faisant passer judicieusement la sangle, d'en régler sa longueur. L'autre extrémité de la sangle forme une boucle fixe par exemple et entoure la partie du levier du tendeur prévu à cet effet.

En regardant la figure 3, on se rend compte que la sangle ayant été préalablement et convenablement réglée en longueur, grâce à sa faible élasticité, elle arrive à passer le point de tension maximum lorsqu'on abaisse vers la droite le levier du tendeur 5, en cramponnant fortement et instantanément les crochets 3 sous leurs gouttières respectives. La tension alors acquise par la sangle tend à plaquer le levier sur le tendeur qui est bloqué dans cette position. Le pavillon est protégé du contact du tendeur par la partie de sangle passant sous le tendeur.

Deux blocs 1, de préférence en matière souple, assez résistante (épouse mieux le galbe du toit et porte l'embarcation en souplesse) ou en matériaux composites (partie rigide, partie élastique) comportent des trous rectangulaires vers leurs parties inférieures au travers desquels les deux épaisseurs de sangle passent.

Ces trous rectangulaires débouchent dans une gorge qui divise en deux parties la surface d'appui de chaque bloc sur le pavillon. Ces surfaces d'appui peuvent être garnies de matières suffisamment adhérentes mais choisies pour ne pas laisser de trace sur la peinture des pavillons.

Les deux épaisseurs de la sangle passent en travers de cette gorge. Sur l'épaisseur inférieure de la sangle est glissée une butée constituée par exemple par une ferrure 4 pouvant être essentiellement composée d'une plaquette rectangulaire percée d'au moins deux trous rectangulaires. Cette plaquette vient se caler dans la largeur de la gorge et forme butée réglable lorsque la sangle n'est pas tendue. Ainsi, en agissant sur la position des deux plaquettes 4 respectivement disposées dans les gorges inférieures des deux blocs d'un ensemble, il est aisé de positionner ces blocs en fonction des points où l'on désire qu'ils portent sur l'embarcation et sur le pavillon du véhicule. Afin d'avoir différentes positions possibles pour s'adapter à des pavillons de galbe différent, chaque bloc est assez haut, et ses parties supérieures peuvent présenter un ou plusieurs niveaux où peuvent porter les embarcations. Cette partie peut avoir aussi toutes formes particulières désirables propres à recevoir telles ou telles embarcations. Les blocs 1 représentés sur les figu-

res 1 à 3 comportent à titre d'exemple deux niveaux. Le bloc lui-même est transpercé par un trou dont le profil permet le passage de l'espar prévu. Il est de préférence d'une forme rappelant la forme de la section de cet espar. Pour éviter d'avoir à maintenir l'espar dans ce trou par des courroies le trou est de préférence prévu d'une section à peine plus grande que la section de l'espar. Pour améliorer la faculté naturelle de serrage du bloc souple sur l'espar par suite de la pression exercée par l'embarcation, ce trou peut comporter une échancrure.

Dans le cas d'une réalisation en matériaux totalement ou partiellement rigides, le bloc peut être sectionné suivant un plan à la hauteur du trou prévu pour recevoir un espar. Une charnière par exemple peut raccorder les deux parties du bloc. Ainsi, pour introduire un espar dans le trou il suffit d'ouvrir le bloc ainsi que le permet la charnière.

RÉSUMÉ

L'invention permet de transporter des embarcations légères retournées au-dessus des pavillons de véhicules, avec leurs espars.

Elle comprend au moins deux ensembles posés parallèlement à quelque distance l'un de l'autre sur le pavillon d'un véhicule et transversalement au sens de la marche.

Chacun de ces ensembles est constitué par deux crochets s'agrippant respectivement par exemple sous les gouttières, de chaque côté du pavillon, et reliés entre eux par une sangle passant sur le pavillon, dont les deux extrémités en retour par dessus se rejoignent par l'intermédiaire d'un tendeur comportant en plus un dispositif permettant de régler la longueur de la sangle en fonction de largeurs de divers pavillons. Vers chacun des côtés du pavillon, un bloc d'appui en matière de préférence souple, au travers duquel passe dans des trous prévus à cet effet, la sangle en double épaisseur pour le plaquer au pavillon.

Dans une gorge à la partie inférieure des blocs une butée (réglable) solidaire de la sangle les positionne pour qu'une embarcation retournée puisse trouver appui sur leurs faces supérieures prévues à cet effet.

Chaque bloc comporte un autre trou dont l'axe est parallèle à l'axe de marche du véhicule, et établi pour recevoir un espar qui s'y trouve serré lorsque l'embarcation repose sur les blocs.

Ainsi, chacun des deux espars transportés réunit d'un côté les blocs d'au moins deux ensembles qui le maintiennent.

Des courroies relient les espars à l'embarcation.

Des cordages relient l'avant et l'arrière de l'embarcation au véhicule de telle sorte qu'elle ne puisse ni se soulever ni glisser.

Les points suivants, pris isolément ou dans l'ensemble de toutes leurs combinaisons, caractérisent l'invention :

A. Sangle passant dans les crochets d'accrochage aux gouttières et revenant par-dessus à un tendeur rapide, sûr et énergique qui permet, de plus, sa mise à longueur suivant les pavillons. La sangle protège le pavillon du contact du tendeur;

B. Butées réglables sur la sangle permettant de positionner les blocs d'appui recevant embarcation et espars pour qu'ils portent aux endroits les plus favorables sur le pavillon et sur l'embarcation;

C. Blocs d'appui de préférence en matière souple, par exemple genre caoutchouc suffisamment résistant, caractérisés par le fait :

a. Que la sangle passe à travers et les maintient aux emplacements choisis sur le pavillon;

b. Que la partie supérieure du bloc comporte un ou plusieurs niveaux ou toute autre configuration, susceptibles de recevoir des embarcations légères, éventuellement de les caler, et convenant en hauteur au galbe de pavillons de véhicules différents;

c. Que ces blocs comportent un trou prévu pour recevoir des espars à transporter;

d. Que les espars à transporter peuvent être automatiquement serrés dans les blocs par la pression exercée par l'embarcation reposant sur les blocs;

e. Que l'équilibre des blocs est renforcé par le passage des espars.

D. Courroies reliant les espars transportés à l'embarcation pour l'empêcher de se soulever ou de glisser sur les blocs.

E. Cordages reliant le véhicule à des points de l'embarcation pour l'empêcher de se soulever ou de glisser sur les blocs.

F. Emploi de préférence de matière souple, genre caoutchouc, pour constituer les blocs, tant pour l'effet d'adhérence que pour amortir les secousses entre le pavillon et l'embarcation et pour réaliser un serrage automatique des espars.

JACQUES-MAURICE GOUGET

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.